BIULETYN INFORMACYJNY IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

WYCHODZI 3 RAZY W MIESIĄCU

ROK I. | GDYNIA, dnia 12 października 1932 | NR. 26

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni
Referat Prasowy, ul. Świętojańska, tel. 1643.
PRENUMERATA: w kraju kwartalnie 3 zł., zagranicą 5 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415. Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

TREŚĆ:

Zagadnienie opłat portowych w Gdyni.

Porty zarabiające należą dzisiaj definitywnie do przeszłości. Nieliczne wyjątki o charakterze monopolistycznym nie zmieniają tej reguły- Porty samowystarczalne budżetowo są dzisiaj ideałem, do którego już większość poważnych portów, świadomych swej społeczno-gospodarczej i politycznej roli wobec swego państwa, dążyć przestała, nie szukając subjektywnej „rentowności", lecz dbając o to, aby racjonalnie służyć swemu państwu.

Dlatego też obserwujemy od przeszło roku stały proces rewizji opłat portowych i innych kosztów transportu morskiego (robocizna, taryfy kolejowe) we wszystkich portach, a w szczególności w portach konkurujących z Gdynią i Gdańskiem. Obniżyły opłaty portowe i robocizny: Hamburg, Brema, Szczecin i Królewiec, ostatnio zaś przeprowadził obniżkę opłat Rotterdam. Polityka kolejowa niemiecka, oparta o sprężyście udzielane tajne refakcje, ze swej strony świadczy co może dla utrzymania konkurencyjności portów niemieckich.

Prototypem portu morskiego jest port subwencjonowany w taki czy inny sposób przez zaplecze, którego „zyski" polegają na tem, że rozwija się i tężeje gospodarstwo społeczne, któremu służą.

Młody port gdyński przedstawia się pod względem budżetowym następująco:

Preliminarz budżetowy Urzędu Morskiego w Gdyni na 1932/33 r.

Wydatki zwyczajne Urzędu Morskiego	3.089.920
Wydatki nadzwyczajne Urzędu Morskiego	8.879.100
Rozbudowa polskiej floty handlowej	1.689.097
Dotacja na miasto Gdynię	800.000
Razem	14.458.117
Minus dochody zwyczajne	6.129.400
	8.328.717

Globalna suma świadczeń na rzecz polskiego portu, polskiej floty handlowej i polskiego nieskrępowanego dostępu do morza jest więc niewielka, skoro wynosi około 0,3% całego budżetu państwowego (2.444.567.311 zł.).

Jeżeli teraz przeciwstawić sumy dochodów zwyczajnych wydatkom zwyczajnym czyli poprostu kosztom eksploatacyjnym, to wynosi czysty zysk eksploatacyjny 3.039.480 zł. czyli bezmała 100%. Niewiadomo, czy takim rezultatem może się poszczycić jakikolwiek inny port.

Wyniki eksploatacyjne według preliminarza budżetowego są wręcz znakomite i nawet, gdyby obliczono je zbyt optymistycznie i gdyby w praktyce musiały być obniżone o połowę, to jeszcze wynik będzie nadspodziewany. Obecna eksploatacja portu gdyńskiego jest więc bez subwencjonowania jej przez rząd czy samorządy (wiele poważnych portów jest subwencjonowanych przez miasta portowe) zdecydowanie dochodową.

Stwierdzenie tego faktu ma znaczenie, jeżeli teraz przyjrzymy się bliżej polityce opłat portowych portu gdyńskiego.

Pierwsze lata istnienia portu w Gdyni stały pod znakiem niskich opłat portowych. Opłaty te stały we właściwym stosunku do warunków, jakie stwarzał port gdyński dla swych interesantów, był bowiem wówczas jeszcze nierozbudowany, niezagospodarowany i nie dawał tych możliwości, jakie np. dawał konkurujący z Gdynią Szczecin czy Brema. Mimo okresu niskich opłat portowych deficyty eksploatacyjne były niewielkie. Preliminarze budżetowe na poszczególne lata przewidywały: na r. 1929/30 308.983 zł. deficytu, na rok 1930/31 148.940 zł. deficytu, zaś na r. 1931/32 przewidywał preliminarz już 1.063.264 zł. dochodów.

Gdy administracja portu zaczęła nabierać konkretnych kształtów i zaczęto myśleć o polityce eksploatacji portu, wtedy kompetentne czynniki wystąpiły z projektem reformy dotychczasowej polityki opłat portowych a raczej, ściśle mówiąc, przystąpiły do zreformowania i zracjonalizowania dziedziny administracji portowej, która dotychczas wykazywała wszelkie cechy prowizorjum.

Projekt reformy opłat portowych został przedstawiony Tymczasowej Radzie Portowej w lipcu 1931 r. i stał pod znakiem podwyższenia opłat, obciążajacych towar (opłaty brzegowe) oraz racjonalizacji opłat, obciążających statek.

Gdy projekt ten przedłożono Tymczasowej Radzie Portowej (23. 8. 31) delegaci organizacji portowych zgłosili następującą opinję sfer gospodarczych portu:

1) Moment wprowadzenia zwyżki opłat portowych w porcie gdyńskim jest ze względu na depresję, panującą w żegludze światowej i w związku z tem panującą tendencją do zniżania opłat w innych portach, psychologicznie mało właściwy.

2) O ile konieczności państwowe zmuszają do pójścia na drogę zwyżki opłat portowych w Gdyni, to sfery gospodarcze portowe są gotowe poddać się tej konieczności, wyrażają jednakże zdanie, że realizacja projektu winna być przesunięta conajmniej do 1. 7. 1932 r.

W dalszej treści swego memorjału zaopinjowały sfery gospodarcze portu szczegółowo poszczególne grupy opłat brzegowych oraz opłat ob-

ciążających statek. Opinja sfer gospodarczych została z bardzo niewielkiemi zmianami zaakceptowana w dniu 8. 9. 1931 r. przez plenum Tymczasowej Rady Portowej.

Nasamprzód należy podkreślić, że o ile chodzi o reformę opłat obciążających statek (opłaty za wejście i wyjście), to nietylko nie budziła ona żadnych zastrzeżeń, ale została przez gospodarcze czynniki zainteresowane powitana z dużem zadowoleniem, jako umożliwiająca ściągnięcie do Gdyni linij regularnych. Zagadnienie opłat, obciążających statki, należy też uważać za rozwiązane właściwie.

Natomiast sprawę opłat brzegowych trzeba uważać za zagadnienie otwarte.

Gdy sfery gospodarcze, reprezentowane w Tymczasowej Radzie Portowej, wypowiedziały się zasadniczo za podwyższeniem opłat brzegowych, kryzys w żegludze i portach nie wykazywał jeszcze takiego natężenia jak obecnie. Barometr gospodarczy miał wprawdzie stałą tendencję w kierunku niżu konjunkturalnego, jednakowoż warunki w żegludze i portach nie były tak fatalne i prognozy na najbliższą przyszłość nie były owiane jeszcze pesymizmem dostatecznie realnym. Przecież jeszcze wówczas nie notowano obniżek opłat portowych w portach sąsiednich, a przedewszystkiem w portach konkurencyjnych. Nie mogąc podawać całego obfitego materjału w tym zakresie, należy jednak chociażby wyliczyć obniżki, przeprowadzone w niektórych portach już w 1932 r.

I tak obniżyły Goeteborg opłaty portowe w lutym, Szczecin w marcu, Londyn również w marcu. Brema czuła się zmuszoną obniżyć opłaty portowe w maju, Antwerpja i Amsterdam przeprowadziły redukcję opłat w lipcu, a w ostatnich tygodniach przeprowadził ją także Rotterdam. Hamburg przeprowadził w 1932 r. dwukrotną redukcję opłat portowych mianowicie w marcu i wrześniu. Obniżki opłat w portach dotyczą w przeważającej części brzegowego.

Ta akcja zniżkowa w portach obcych rozpoczęła się dopiero kilka miesięcy po uchwaleniu przez Tymczasową Radę Portową wyżej przytoczonej rezolucji, ustosunkowującej się zasadniczo przychylnie do projektu reformy opłat portowych w Gdyni.

Dlatego też nie bez zdziwienia dowiedziały się zainteresowane sfery gospodarcze portu, że 1) wbrew opinji Tymczasowej Rady Portowej nie wprowadzono zwyżki opłat brzegowych od 1. VII. 32., lecz już od 1. IV. 32. 2) Wprowadzono opłaty średnio o 25 % wyższe od proponowanych resp. zaopinjowanych przez Tymczasową Radę Portową jako dopuszczalnych z punktu widzenia interesów portu. Jak dalece zmiana opłat brzegowych wpłynęła na wyrównanie się opłat w porcie gdyńskim z opłatami innych portów, wykazuje porównanie z opłatami portu gdańskiego. I tak np. wynosi brzegowe w Gdyni na mąkę, masło, jaja, bekony, cukier, wełnę, bawełnę i inne 1,— zł. od tonny; tę samą stawkę stosuje port w Gdańsku. Do niedawna natomiast wynosiło brzegowe na mąkę np. w Gdańsku zł. 1,25 w Gdyni zł. 0,40. Są nawet artykuły, które w Gdyni płacą znacznie wyższe stawki brzegowego niż w Gdańsku, mianowicie benzyna, oleje i smary (Gdańsk zł. 0,35, Gdynia zł. 0,50). Również złom posiada dopiero od kilku tygodni po długich, usilnych staraniach, stawkę brzegowego w Gdyni nie wyższą niż w Gdańsku. Z naciskiem należy podkreślić, że, jeżeli porównania te przytaczamy, to nie dlatego, abyśmy przyznawali, że istnieje uro-

jona przez niektóre sfery gdańskie walka konkurencyjna między obu portami. Wręcz przeciwnie — towary wymienione przez nas, oraz szereg innych, mają w obydwu portach bądź swe stałe „kontyngenty” (cukier), bądź też są skoncentrowane mniej lub więcej w jednym z nich (mąka, zboże, drzewo, ruda w Gdańsku, bekony, bawełna, złom w Gdyni). O ile więc chodzi o „konkurencję” obydwu portów, to tutaj opłaty portowe o kilka punktów wyższe albo niższe nie odgrywają roli. Podział pracy obydwu portów układa życie, które oddaje wpływ zupełnie innym czynnikom gospodarczym o większym ciężarze gatunkowym. Zwracając mimochodem na to uwagę, chodzi nam o to, by podkreślić, że młody, zaledwie kończący się organizować port, pracuje w takich samych warunkach jak stary, zagospodarowany port w Gdańsku, posiadający poza wszechstronną organizacją portową sieć banków i wogóle wszystko co ułatwia racjonalne funkcjonowanie portu, a przedewszystkiem dobrze ułożone stosunki z klijentelą. Porównanie Gdyni z Gdańskiem przeprowadziliśmy tylko dlatego, że stosunek opłat gdyńskich do gdańskich wiernie odzwierciedla stosunek opłat gdyńskich do opłat pobieranych w portach niemieckich, z któremi Gdynia prowadzi ciężką walkę konkurencyjną.

Poza momentem konkurencyjności portu gdyńskiego, istnieje jeszcze moment konkurencyjności produktu eksportowanego przez Gdynię, który ma w Gdyni swe oparcie. Gdynia ma tę zasługę, że przez zracjonalizowanie przeładunku bekonów przyczyniła się do wydatnego obniżenia kosztów transportu tego artykułu do Anglji. Stawki przeładunkowe w Gdyni są dzisiaj tak niskie, że sama stawka brzegowego wynosi 30% całej stawki przeładunkowej. A jeszcze niedawno temu wynosiły w Gdańsku koszty przeładunku bekonów przeszło 7 guld. gdańskich.

Opłaty portowe nie są jedynym czynnikiem decydującym o konkurencyjności portu, dwa z nimi równorzędne czynniki to koszty robocizny i polityka taryfowa kolei, łączących port z jego zapleczem. W tym zakresie obserwujemy zjawisko takie, że podczas gdy w portach konkurujących z Gdynią wszystkie te czynniki stale rozwijają się in minus (tajne refakcje kolei niemieckich i obniżki robocizny), to port gdyński znamionuje ruch odwrotny. Opłaty portowe, obciążające towar, wzrosły znacznie. Robocizna, aczkolwiek nie obniżyła się formalnie, to w kalkulacji ekspedytora stanowi pozycję zwiększoną, z uwagi na koncesje, jakie pracodawcy zmuszeni byli w zakresie ochrony pracy itp. udzielić robotnikom (półszychtowa praca, wygórowane koszty Ubezpieczalni Krajowej itd.). Również polityka taryf kolejowych nie wykazuje dla portu specjalnie korzystnych tendencyj.

Nie można w naszych rozumowaniach nie podkreślić, że Gdynia jest tym z pośród portów polskich, który wyciąga kasztany z ognia za siebie i za Gdańsk. Doświadczenie wykazało, że Gdańsk roli aktywnej w uniezależnieniu się Polski od pośrednictwa niemieckiego nie odegra. Cały ciężar walki o nasz niezależny dostęp do morza jest na barkach Gdyni. Gdańsk chętnie dzieli się z Gdynią ładunkami, które ona w twardej walce bądź odebrała portom obcym, bądź skierowała z drogi lądowej ku sobie, ale sam poważniejszej pracy akwizycyjnej dla obydwu portów, przynajmniej w najbliższych latach nie uskuteczni. Mimo działania preferencyj portowocelnych zaostrza się coraz bardziej sytuacja konkurencyjna Gdyni. Krok za krokiem zwęża się marża konkurencyjności Gdyni wobec innych portów.

W tych warunkach jest wskazanem, aby precyzyjny mechanizm opłat portowych uległ dokładnemu zbadaniu. Na uznanie zasługuje fakt, że odnośne prace w tym względzie rozpoczęła już Komisja Opłat Portowych przy Tymczasowej Radzie Portu, która podda opłaty brzegowe na poszczególne artykuły dokładnej analizie.

Dr. B. Kasprowicz.

WIADOMOŚCI Z GDYNI

PRACE NAD ROZBUDOWĄ PORTU WE WRZEŚNIU.

Roboty morskie: Wykończono całkowicie 302 m. b. nadbrzeży w basenie im. Kwiatkowskiego i w basenie Prezydenta.

Roboty drogowe: Na drodze Okrężnej wykonano w dalszym ciągu brukowanie jezdni oraz układanie chodnika przy wiadukcie Nr. 1, pozatem brukowano plac na przedłużeniu ulicy Sledziowej przy nabrzeżu Rybnem. Ustawiono w dalszym ciągu rusztowania pod łuk wiaduktu Nr. 4.

Budowa magazynów: W magazynie „Zeglugi Polskiej" rozszalowano sklepienia dachowe i rozpoczęto wykonywanie tynków wewnętrznych; przy budowie Hali Sledziowej wykonano mury zewnętrzne.

W miesiącu sprawozdawczym zaznaczyło się zmniejszenie tempa robót lądowych ze względu na przekazywanie tych robót przez firmę „Tri" nowoutworzonemu „Koncernowi dla Rozbudowy Portu", złożonemu z firm „F. Skąpski i S-ka" oraz „Wolski-Wiśniewski".

OBROTY PORTOWE WE WRZEŚNIU

Obrót towarowy zamorski w porcie gdyńskim we wrześniu br. przewyższył obrót zamorski sierpniowy o przeszło 20 tys. t. Wynosi on w miesiącu sprawozdawczym 476.785 t. (wobec 456.746 t. w sierpniu br. i 487.932 t. we wrześniu roku ubiegłego), z czego na przywóz przypada 45.357 t. (w ubiegłym miesiącu 47.588 t.) i na wywóz 431.428 t. wobec 409.338 t. w sierpniu br. Import zatem utrzymał się na poziomie z sierpnia, natomiast wspomniana w obrocie nadwyżka spowodowana została zwiększeniem się w eksporcie transportów węgla z 367.981 do 371.933 t., drzewa z 9.341 do 15.109 t., desek i łat z 935 do 2.347 t., cukru z 1.293 do 5.781 t., nawozów azotowych z 3.048 do 6.906 t., wreszcie ryżu wyłuszczonego i mąki ryżowej, jaj, makuchów i celulozy. Rekordową cyfrę osiągnęły bekony: 6.051 t. Główniejsze cyfry obrotu towarów przedstawiają się następująco:

Import (w tonach)		Eksport (w tonach)	
owoce świeże	459	ryż wyłuszczony	588
owoce suszone	459	mąka ryżowa	384
kawa, kakao, herbata	383	mąka żytnia	46

tytoń	998
napoje alkoholowe	23
ryby mrożone	5
śledzie solone	431
fosforyty	105
żużle Thomasa	12.832
tłuszcze zwierz. sur.	71
skóry	671
nasiona oleiste	1.834
kamienie brukowe	180
oleje	37
żywica	35
asfalt	6
kauczuk	520
wyroby gumowe	72
saletra	5
glinka farbiarska	57
rudy żelazne	1.630
piryty	6.800
żelazo i stal	153
złom (żelastwo)	12.666
miedź	92
wyroby metalowe	96
maszyny, aparaty i ich części	69
samochody i ich części	60
papier	423
bawełna	1.877
tłuszcze i oleje roślinne	27
celuloza	312
juta	564
len i konopie	39
wełna	432
różne	934
Razem	**45.357**

cukier	5.781
napoje alkoholowe	366
bekony	6.051
wędliny (szynki)	559
drób bity	31
jaja	1.783
makuchy	880
słupy telegraf.	15.109
deski i łaty	2.347
węgiel eksportowy	371.933
węgiel bunkrowy	11.767
koks	895
nawozy azotowe	6.906
szyny kolejowe	2.931
cynk	382
wyroby metalowe	145
papier	386
wyroby włókniste	177
celuloza	1.341
Razem	**431.428**

Ruch statków we wrześniu tak pod względem ilości jak i pojemności utrzymał się w normach z sierpnia br. natomiast w stosunku do września roku ubiegłego wykazuje wzrost o 40 statków na wejściu i 30 na wyjściu. Zawinęło do portu 328 statków (w sierpniu 324) o pojemności 247.626 (255 876) t. r. n. Wyszło statków 323 (w sierpniu 327) o pojemności 244.423 (262.439) t. r. n. Sredni tonaż statku, zawijającego do Gdyni we wrześniu wyniósł 755,8 t. r. n., średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie — 32, średni postój statku — 67,4 godziny.

Według poszczególnych bander ruch statków we wrześniu przedstawiał się następująco:

	Na wejściu: statków	Na wejściu: n. r. t.	Na wyjściu: statków	Na wyjściu: n. r. t.
Polska	40	47.041	39	43.502
W. M. Gdańsk	9	432	8	384
Anglja	3	5.369	2	4.780
Boliwja	1	193	1	193
Czechosłowacja	2	206	3	309
Danja	48	29.755	46	27.616
Estonja	10	5.542	13	7.390
Finlandja	7	4.821	8	6.777
Francja	1	813	—	—
Grecja	2	4.756	2	4.756
Holandja	4	1.641	4	1.641
Łotwa	6	6.337	7	7.524
Niemcy	59	28.842	56	26.203
Norwegia	24	18.936	22	18.340
Stany Zjedn. Am.	4	13.038	4	13.038
Szwecja	106	74.056	106	77.987
Węgry	—	—	1	1.396
Włochy	2	5.848	1	2.587
	324	**247.626**	**323**	**244.423**

Pierwsze dwa miejsca zajęły jak zwykle bandery szwedzka i polska, a następne kolejno: duńska, niemiecka, norweska, estońska, fińska, angielska i t. d.

Ruch pasażerski we wrześniu skurczył się, zmniejszył się bowiem ruch turystyczny. Przyjechało do Gdyni 1.105 osób (w sierpniu 3.028) w tem 1.017 ze Stanów Zjednoczonych Ameryki i reszta z następujących krajów: Anglja, Danja, Finlandja, Holandja, Litwa, Niemcy. Norwegja, Szwecja i Nigerja. Wyjechało z Gdyni 540 osób (w sierpniu 2.654), z czego do: Stanów Zjednoczonych Ameryki — 442, Anglji 88, Holandji 6, Danji 2 i Argentyny 2 osoby.

W porównaniu do września roku ubiegłego ogólny ruch pasażerski wzrósł prawie o 15 %.

RYNEK FRACHTOWY WE WRZEŚNIU

Węgiel. Węgiel w okresie sprawozdawczym frachtowano po dotychczasowych stawkach. Za mniejsze ładunki do Północnej Francji osiągano 7/-sh. podczas gdy za statki o wielkości ca. 2.500 ton płacono Frs. 28—29. Za statki jednakowej wielkości płacono do Stockholmu i Okselösund 4/sh. do Lulea 4/10/2, do Göteborga 4/-. Do południowej Finlandji, jak Trangsund Wiborg, Helsingfors płacono za statki o wielkości 1800/2000 ton 4/3- 4/1/2, natomiast statek 1400 tonowy do Kotka zafrachtowano po stawce 4/6.

Do północnej Finlandji płacono o sh. 1/- więcej za tonę. Do Holandji zafrachtowano w omawianym okresie większą ilość statków o wielkości ca. 2700 ton z przeznaczeniem do Amsterdamu po stawce 5/3. Eksport węgla do Irlandji wzrósł w dalszym ciągu i dla orjentacji wymienić można statek 2200 t. do Dublina po 6/3, przyczem koszta wyładunku ponosili odbiorcy. Zafrachtowano również 2 statki o wielkości 1300 ton każdy do Fenit po stawce sh/8.

Eksport węgla do Włoch był bardzo ożywiony, jednak stawki pozostały nadal bardzo niskie. Statki o wielkości 5.000 — 6.000 ton frachtowano po stawce sh. 7/— do Genui i sh. 8/— do portów morza Adriatyckiego.

Załadowano również transport węgla i koksu do Pireus i Stambułu.

Drzewo. We frachtowaniu w ciągu września panowało w przeciwieństwie do poprzednich miesięcy równie wielkie ożywienie jak w sierpniu. Po za statkami linjowemi doszło do zawarcia całego szeregu kontraktów na ładunki całostatkowe.

Anglja. Statki linjowe zawijające zarówno do portów wschodnio i zachodnio angielskich odpływały z pełnemi ładunkami, przyczem dla przykładu przytoczyć można następujące stawki:

London S. C. D.	sh. 28/—	za std. D. B. B.	Baltwood net.
Hull	sh. 33/—	„ „ „ „ „	„ gross
Leith/Grangemouth	sh. 32/—	„ „ „ „ „	na warunkach konosamentowych
Tyne Dock	sh. 32/6	„ „ „ „ „	Baltwood gross
Liverpool/Manchester	sh. 38/—	„ „ „ „ „	na warunkach konosamentowych

Pozatem znane są następujące kontrakty zawarte w okresie sprawozdawczym:

Niemiecki statek 650 std. pod ładunek słupów telegraficznych oraz doładunek innych rodzajów drzewa do Hull.

Norweski statek 250 std. D. B. B. do Grimsby po stawce sh. 32/—

Duński statek 850 std. pod ładunek podkładów kolejowych do Southampton po stawce 10/6 za load.

Holandja. Statki linjowe przewiozły w ciągu września znaczną ilość ładunku i to głównie zboża. Płacono za przewóz 1 tony do Holandji Hfl. 2.60 zaś za D. B. B. Hfl. 14 — za std. Pozatem znane jest zafrachtowanie niemieckiego statku 900 tonowego pod pełny ładunek podkładów dębowych do Amsterdamu po stawce Hfl. 5 za load. Zafrachtowano pozatem kilka partji D. B. B. do holenderskich portów prowincjonalnych po stawce Hfl. 13—14, przyczem ładunki te zostały wysłane statkami żaglowo-motorowemi.

Belgja. Większa część eksportu zboża do Belgji kierowana jest do Antwerpji co zapewniło statkom linjowym pełne ładunki i umożliwiło pozatem zafrachtowanie większej ilości trampów. Niestety stawki frachtowe pozostały nadal na tak niskim poziomie jak w poprzednim sezonie eksportowym. Za tonę zboża ciężkiego płacono sh. 4/— w złocie natomiast sh. 21/— do 21/6 za std. D. B. B. Zafrachtowano 600 tonnowy statek do Gandawy pod mieszany ładunek, którego większość stanowiła dębina w sta-

nie okrągłym. Stawka frachtowa, po której zawarto ten kontrakt jest nieznana, wynosiła jednak prawdopodobnie sh. 7/— w złocie za cbm.

Francja. Zaofiarowanie drewna do Francji było również we wrześniu jak i poprzednich miesiącach umiarkowane. Jedynie statki linjowe otrzymywały dostateczne zaofiarowanie ładunków drewna. Poza statkami linjowemi znane jest zawarcie następujących kontraktów:

niemiecki statek 420 std. do Rouen po stawce sh. 24/— w złocie
„ „ 400 „ „ „ „ „ „ 25/— „ „
gdański „ 370 „ „ „ „ „ „ 24/— „ „
łotewski „ 200 „ „ Le Legue stawka frachtowa nieznana
„ „ 200 „ „ Calais po stawce sh. 25/— w złocie.

Drobne partje do Dunkierki ładowano po sh. 23/— w złocie.

Danja. Podaż transportów zboża do Danji w ciągu września była tak znaczna, że podstawienie odpowiedniej ilości żaglowców natrafiało niejednokrotnie na znaczne trudności. W związku z tem nastąpiła pewna zwyżka stawek frachtowych dla mniejszych partyj.

Tytułem przykładu możemy wymienić następujące kontrakty:

Z Gdańska/Gdyni do duńskiego portu na połnoc od Aarhus sh. 6— do 6/6
„ „ „ „ „ „ „ od Aalborg „ 6/6—7/—
„ „ „ Fredrikshawn lub Limfjord 7/— —7/6

Przy zawijaniu statków do drugiego portu dopłacono do wymienionych stawek 6d. Załadowano również większą ilość jęczmienia i żyta luzem do Esbjerg po stawce sh. 8/— za tonę. Przy większych partjach kwotowano następujące stawki. Niemiecki statek 750 ton pod ładunek makuchów luzem i zboża z Gdańska do dwóch duńskich portów na północ od Aalborg po stawce 6/10½, szwedzki statek 450 tonnowy dla ładunku jak wyżej po stawce 6/6.

Załadowano pozatem około 1000 ton soli potasowej luzem z Gdańska do różnych prowincjonalnych portów duńskich po stawce 6/3 do 6/9 przy zawijaniu statków do dwóch portów.

Hiszpanja. We wrześniu zafrachtowano ponownie dwa ładunki amoniaku z Gdyni do hiszpańskich portów morza Śródziemnego po stawce sh, 10/3 do 10/6, przy zawijaniu statków do jednego portu. W wypadku zawijania do dwóch lub więcej portów dopłata za każdy następny port wynosiła 6d.

NOWE LINJE REGULARNE Z PORTU GDYŃSKIEGO.

W najbliższym czasie uruchomione zostaną 2 nowe linje regularne jedna z Gdyni do portów Australji i druga z Gdyni do portów Hiszpanji, Portugalji i Marokka. Połączenie Gdynia-Australja utrzymywać będzie co miesiąc linja okrętowa „The Norvegian Africa & Australia Line", należąca do znanego armatora norweskiego Wilh. Wilhelmsen z Oslo. Pierwsze statki na tej linji odejdą z Gdyni w następujących terminach: m|s „Temeraire" w dniu 28 października i m|s „Triton" — 29 listopada br. Komunikację regularną między Gdynią a portami Hiszpanji, Portugalji i Marokka utrzymywać będzie również co miesiąc hamburskie przedsiębiorstwo żeglugowe „Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffsreederei", które dotychczas posyłało swe statki jedynie do Gdańska. Pierwsze statki drugiej nowej linji odejdą z Gdyni w następujących terminach: s|s „Lisbona" w dniu 10 października i s|s „Tanger" w dniu 11 listopada br.

NOWA BANDERA W PORCIE GDYŃSKIM.

W najbliższych dniach zawinie do portu gdyńskiego poraz pierwszy statek panamski „Ignacia Agnado" z ładunkiem 4.500 t. pirytów z hiszpańskiego portu Huelva.

ZNACZNY ŁADUNEK ZIARN PALMOWYCH.

W dniu 24 września br. zawinął do portu gdyńskiego motorowiec szwedzki „Kolsuaren", przywożąc bezpośrednio z Afryki 1.009,9 t. ziaren palmowych, przeznaczonych dla Zakładów Przemysłu Tłuszczowego i Olejarskiego „Union" S. A. w Gdyni.

SPRAWNOŚĆ PRZEŁADUNKOWA W PORCIE GDYŃSKIM.

O wysokiej sprawności przeładunkowej portu gdyńskiego świadczy fakt następujący. Dnia 27 września br. o godzinie 9,15 wszedł do portu próżny s|s „Robur VI" w drodze powrotnej z Oslo. Tego samego dnia s|s „Robur VI", załadowawszy 3.201 t. węgla, wyszedł o godz. 22,30 z Gdyni do Slemmstad (Szwecja).

EKSPORT TOWARÓW DROGĄ MORSKĄ Z GDYNI DO GRECJI I TURCJI.

W dniu 26 września br. wyszedł z portu gdyńskiego statek „Nordland", należący do linji regularnej „Svenska Orient Linie", zabierając do portów Bliskiego Wschodu następujące ładunki: 9 ton tafel parkietowych do Pireus Salonik (Grecja) i Instanbułu (Turcja).

WZROST IMPORTU ZŁOMU PRZEZ PORT GDYŃSKI.

Wobec wyczerpania się zapasów złomu w hutach żelaznych, jakoteż rynku krajowego odnośnie tego towaru, należy się spodziewać znacznego wzrostu importu złomu z krajów zamorskich, a w związku z tem występuje konieczność zainstalowania dalszych dźwigów złomowych na nabrzeżu Holenderskiem.

KOMUNIKACJA AUTOBUSOWA Z PORTEM.

Tymczasowa Rada Portu w Gdyni postanowiła na posiedzeniu w dniu 27 września br. zwrócić się do Komisarjatu Rządu w Gdyni o połączenie autobusowe miasta z molem Węglowem w porcie. W związku z ostatecznem wykończeniem na wspomnianem molo budynków biurowych firm reprezentujących koncerny węglowe jak „Polskarob", „Elibor", „Progress" i „Giesche", sprawa odnośnej komunikacji jest konieczna i pilna.

DROGA OKRĘŻNA DO OKSYWIA.

Prowadzone przez Urząd Morski roboty około budowy nowej drogi okrężnej do Oksywia zostaną ukończone pod koniec br. Nowowybudowana droga będzie krótsza od teraźniejszej o przeszło 3 km.

PRACE NAD UMOCNIENIEM WYBRZEŻA.

Ogólny koszt tegorocznych prac przy umocnieniu wybrzeża wyniesie ponad 100.000 zł., co obejmie umocnienie Helu od strony morza otwartego, Kuźnicy, Cetniewa i Karwieńskich Błot.

OSTATECZNE USTALENIE GRANIC PORTU GDYŃSKIEGO.

W dniu 3 października br. odbyło się posiedzenie w sprawie ustalenia granic portu handlowego w Gdyni. W konferencji, pod przewodnictwem Dyrektora Departamentu Morskiego, p. Dr. F. Hilchena, wzięli udział: prezes

Okręgowej Dyrekcji Kolei w Gdańsku, p. inż. B. Dobrzycki, jako przedstawiciel Ministerstwa Komunikacji i Robót Publicznych, komandor Filanowicz z Gdyni jako przedstawiciel Dowództwa Floty, Komisarz Rządu pan S. Czerwiński wraz z wicekomisarzem p. inż. Szaniawskim jako przedstawiciele Ministerstwa Spraw Wewnętrznych oraz dyrektor Urzędu Morskiego p. inż. St. Łęgowski i kilku urzędników tegoż Urzędu.

Na konferencji tej została ostatecznie ustalona linja demarkacyjna, oddzielająca przyległe do portu handlowego tereny miasta, kolei i portu wojennego.

PRZYGOTOWANIA DO WZMOŻONEGO IMPORTU BAWEŁNY.

Wobec działania od 1. stycznia 1933 r. ceł preferencyjnych dla bawełny, należy się spodziewać, że całe zapotrzebowanie tego surowca dla naszego przemysłu tkackiego pójdzie przez Gdynię, co stwarza konieczność przygotowania odpowiednich pomieszczeń dla długoterminowego składania tego towaru. Biorąc stan ten pod uwagę, Tymczasowa Rada Portu w Gdyni postanowiła na posiedzeniu w dniu 27 września br. zwrócić się do Rządu z prośbą o przygotowanie pomieszczenia dla składowania długoterminowego bawełny w ilości przynajmniej 50.000 bel.

NADZWYCZAJNE POSIEDZENIE TYMCZASOWEJ RADY PORTU.

W dniu 5 października br. odbyło się w sali konferencyjnej Urzędu Morskiego nadzwyczajne posiedzenie Tymczasowej Rady Portu pod przewodnictwem Dyrektora Departamentu Morskiego p. Dr. F. Hilchena, na którem omówiono projekt rządowy ustawy o zarządzie i eksploatacji portu handlowego w Gdyni oraz sprawy, odnoszące się do przyszłej strefy wolnocłowej w porcie. P. Dr. Hilchen zreferował zmiany, jakie zaszły w ciągu roku w pierwotnym projekcie ustawy o administracji portu.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA – GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig (Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Tallinn — Wyborg — Helsingfors
Baltic Ports — Tallinn — Viborg — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

s/s Poseidon z Gdyni 11. X. — z Gdańska 15. X.
s/s Śląsk z Gdyni 18. X. — z Gdańska 22. X.
s/s Poseidon z Gdyni 25. X. — z Gdańska 29. X.
s/s Cieszyn z Gdyni 1. XI. — z Gdańska 5. XI.

Do Rotterdamu — Rotterdam

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

s/s Tczew 11. X. z Gdyni — 14. X. z Gdańska
s/s Cieszyn 18. X. z Gdyni — 21. X. z Gdańska
s/s Tczew 25. X. z Gdyni — 28. X. z Gdańska
s/s Śląsk 1. XI. z Gdyni — 4. XI. z Gdańska

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Stella 10. X. z Gdyni — 12. X. z Gdańska
s/s Forelle 13. X. z Gdyni — 15. X. z Gdańska

s/s Fortuna 17. X. z Gdyni — 19. X. z Gdańska
s/s Phoebus 20. X. z Gdyni — 22. X. z Gdańska

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

s/s Cieszyn 18. X. z Gdyni — 21. X. z Gdańska
s/s Śląsk 1. XI. z Gdyni — 4. XI. z Gdańska
s/s Cieszyn 15. XI. z Gdyni — 18. XI. z Gdańska

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Forelle 13. X. z Gdyni — 15. X. z Gdańska
s/s Ibis 24. X. z Gdyni — 26. X. z Gdańska
s/s Forelle 3. XI. z Gdyni — 5. XI. z Gdańska

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Indals Elfven 11. X. z Gdyni — 15. X. z Gdańska
s/s Guenther Russ 18. X. z Gdyni — 22. X. z Gdańska
s/s Victor 25. X. z Gdyni — 29. X. z Gdańska
s/s Lothar 1. XI. z Gdyni — 5. XI. z Gdańska
s/s Indals Elfven 8. XI. z Gdyni — 12. XI. z Gdańska

Do Bremy (Bremen)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Uranus 10. X. z Gdyni — 15. X. z Gdańska
s/s Pheadera 17. X. z Gdyni — 22. X. z Gdańska
s/s Mercur 22. X. z Gdyni — 29. X. z Gdańska
s/s Uranus 31. X. z Gdyni — 5. XI. z Gdańska

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Warszawa lub substyt. 12. X. z Gdańska — 13. X. z Gdyni
s/s Warszawa lub substyt. 26. X. z Gdańska — 27. X. z Gdyni
s/s Warszawa lub substyt. 9. XI. z Gdańska — 10. XI. z Gdyni

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltyc Corporation)

s/s Baltonia lub substyt. 18. X. z Gdańska — 20. X. z Gdyni
s/s Baltonia lub substyt. 1. XI. z Gdańska — 3. XI. z Gdyni

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów 12. X. z Gdańska — 6. X. z Gdyni
s/s Lublin 19. X. z Gdańska — 20. X. z Gdyni

s/s Lwów 26. X. z Gdańska — 27. X. z Gdyni
s/s Lublin 2. XI. z Gdańska — 3. XI. z Gdyni

Do Manchester — Liverpool — Swansea

F. G. Reinhold Ltd.

Uwaga: Statek ładuje w Gdyni do zachodnich portów Anglji co 8—10 dni.
Notice: Steamer loads at Gdynia for West England about every 8—10 days.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Havre Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tiber około (about) 18. X. z Gdańska
Uwaga: Statki ładują w Gdyni do portów francuskich co 8—10 dni.
Notice: Steamers load at Gdynia for France about every 8—10 days.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Jacobsen z Gdyni w każdą środę — from Gdynia every Wednesday

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports).

Do Gothenburga i zachodnio-szweckich portów oraz Lubeki (Gothenburg — West-Swedish Ports — Lübeck)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen 6. X. z Gdańska — 8. X. z Gdyni
s/s Ursa 20. X. z Gdańska — 24. X. z Gdyni

Do Kłajpedy (Memel) — Kalmaru (Kalmar) — Karlskrony (Carlskrona)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm 10. X. z Gdańska-Gdyni

**Do Oslo i wschodnio-norweskich portów
Oslo and East Norway Ports**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus 10. X. z Gdańska — 14. X. z Gdyni
s/s Akershus 24. X. z Gdańska — 28. X. z Gdyni

Do Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbony — Sevilli — Gibraltaru — Casablanca oraz innych hiszpańskich i marokańskich portów. (Pasajes — Bilbao — Oporto — Lisbon — Seville — Gibraltar — Casablanca — Spanish and Marocco Ports.)

s/s Lisboa 10. X. z Gdańska — 10/12. X. z Gdyni
s/s Tanger 10. XI. z Gdańska — 10. XI. z Gdyni

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego

(Algeria — Egipt — Palestina — Syria — Turkey — Greece — Black Sea Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Blaland 27. X. z Gdyni — 28. X. z Gdańska
s/s Hemland 7. XI. z Gdyni — 8. XI. z Gdańska

Do Malagi — Kartaginy — Alicante — Walencji — Tarragony — Barcelony — Marsylji — Genui — Livorno — Neapolu — Catanji — Messyny — Palermo

(Malaga — Cartagena — Alicante — Valencia — Tarragona — Barcelona — Marseilles — Genoa — Leghorn — Naples — Catania — Messina — Palermo)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Messina 25. X. z Gdańska

Do Nowego Yorku (New York)

American Scantic Line

s/s Scanmail z Gdyni 27. X.
s/s Scanstates z Gdyni 6. XI.
s/s Scanyork z Gdyni 27. XI.
s/s Scanmail z Gdyni 12. XII.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax

Linja Gdynia — Ameryka

s/s Pułaski z Gdyni 19. X.
s/s Pułaski z Gdyni 23. XI.

Do Rio de Janeiro — Santos — Buenos Aires

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Bore VIII. 5/10. XI. z Gdańska

Do Afryki Południowej i Australji — Sout Africa and Australia

m/s Temeraire z Gdyni 28. X.
do Cape Town i portów Poł. Afryki oraz wszystkich portów w Australji.
m/s Triton z Gdyni 29. XI.
do portów Afryki Południowej i Australji (South Africa)

PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Nowy York (New York) — Gdynia

American Scantic Line

Oczekiwane w Gdyni — Due to arrive at Gdynia

s/s Scanstates 29. X.
s/s Scanpenn 1. XI.

Linja Gdynia — Ameryka

z N. Yorku s/s Pułaski 4. XI. — przyjazd do Gdyni 16. XI.
z N. Yorku s/s Pułaski 8. XII. — przyjazd do Gdyni 20. XII.

Hamburg — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Indals Elfven z Hamburga 8. X. — przyjazd do Gdyni 11. X.
s/s Guenther Russ z Hamburga 15. X. — przyjazd do Gdyni 18. X.
s/s Victor z Hamburga 22. X. — przyjazd do Gdyni 25. X.
s/s Lothar z Hamburga 29. X. — przyjazd do Gdyni 1. XI.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

z Rotterdamu — s/s Śląsk 14. X.
z Rotterdamu — s/s Tczew 21. X.
z Rotterdamu — s/s Cieszyn 28. X.
z Rotterdamu — s/s Tczew 4. XI.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

z Antwerpji — s/s Śląsk 12. X.
z Antwerpji — s/s Cieszyn 26. X.
z Antwerpji — s/s Śląsk 9. XI.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Antwerpji — s/s Ibis 15. X. — przyjazd do Gdyni 24. X.
z Antwerpji — s/s Forelle 27. X. — przyjazd do Gdyni 3. XI.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.

z Londynu s/s Warszawa 20. X. — przyjazd do Gdańska 23. X.
z Londynu s/s Warszawa 3. XI. — przyjazd do Gdańska 6. XI.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

Oczekiwane w Gdańsku Expected at Danzig	Oczekiwane w Gdyni Expected ad Gdynia
s/s Baltonia 17. 9.	s/s Baltonia 18. 10.
s/s Baltonia 31. 10.	s/s Baltonia 1. 11.
s/s Baltonia 14. 11.	s/s Baltonia 15. 10.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe A. S.
(Polish-British Steamship Co. Lto).

z Hull s/s Lublin 13. 10. — przyjazd do Gdańska 16. 10.

z Hull s/s Lwów 20. 10. — przyjazd do Gdańska 23. 10.
z Hull s/s Lublin 27. 10. — przyjazd do Gdańska 30. 10.

Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkierka — Gdańsk — Gdynia.
Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkirk — Danzig — Gdynia.

F. G. Reinhold Ltd.

z from Bordeaux — La Pallice	z from Havre — Dunkirk
s/s Skjold — około (about) 12/13. 10.	s/s Skjold — około (about) 17/19. 10.

Manchester — Liverpool — Swansea — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

ładuje — loads at Manchester około — about	ładuje — loads at Liverpool około — about	ładuje — loads at Swansea około — about
s/s Taarnholm 5/6. 10.	s/s Taarnholm 7/15. 10.	s/s Taarnholm 16/17 10.

Włochy (Italy) — Sycylja (Sicily) — Kopenhaga (Copenhagen) — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Egholm — from	about
Genua	3. 10.
Livorno	4. 10.
Neapol	6. 10.
Catania	8. 10.
Messyna	10. 10.
Palermo	11. 10.
w Kopenhadze i Gdyni	29. 10.

Portugalja (Portugal) — Kopenhaga (Copenhagen) — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

	from Lisbon about	from Oporto about	at Copenhagen and Gdynia about
s/s Brohom	10. 10.	11. 10.	18. 10.
s/s Egholm	21. 10.	22. 10.	29. 10.

Morze Śródziemne — Kopenhaga — Gdynia — Gdańsk
Meditterranean Sea — Copenhagen — Gdynia — Danzig

F. G. Reinhold Ltd.

z Hiszpanji — from Spain

from	s/s Egholm about
Tarragona	14. 10.
Valencia	15. 10.
Almeria	17. 10.
Malaga	18. 10.
Cadiz	19. 10
Copenhagen	—.
Gdynia	29. 10.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Wychodzi z Due to sail	New Orleans	Galveston Houston	Savannah
m/s Stureholm		5. 10.	
m/s Blankaholm	8. 10.	15. 10.	21. 10.
m/s Tampa	18. 10.	25. 10.	
m/s Trolleholm	28. 10.	5. 10.	
m/s Tugela	8. 10.	15. 10.	
m/s Svaneholm	18. 10	25. 10.	30. 10.

Buenos Aires — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

from Sicily — z Sycylji

s/s „Catalonia"

Genua	ca	8. 10.
Livorno	ca	10. 10.
Neapol	ca	12. 10.
Messina	ca	13. 10.
Catania	ca	14. 10.
Palermo	ca	16. 10.

s/s „Hiszpanja"

Genua	ca	17. 10.
Livorno	ca	18. 10.
Neapol	ca	20. 10.

from Spain — z Hiszpanji

s/s „Canadia

Tarragona	ca	4. 10.
Valencia	ca	5. 10.
Alicante	ca	6. 10.
Cartagena	ca	7. 10.
Almeria	ca	8. 10.
Malaga	ca	11. 10.

s/s Frisa — ładuje (loads) 14/20. 10.
s/s Catalonia — ładuje (loads) 12/28 10.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Herakles ładuje obecnie
s/s Equator ładuje w Buenos Aires w końcu października (w początku listopada)
End of October (Beginning of November)

Rio de Janeiro — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

s/s Herakles ładuje ca 20. 10.
s/s Equator ładuje ca 15. 10.

Levant — Gdańsk — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Blaland ładuje w Izmir w końcu września (w pocz. października)
m/s Hemland ładuje w Izmir 14/16. 10.

Casablanca — Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Tanger ładuje (loads) 20. 10.

Australja (Australia) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Triton loads at Sydney 26. 9./4. 10. ładuje w Sydney

WIADOMOŚCI MORSKIE.

NOWE PRZEDSIĘBIORSTWO ŻEGLUGOWE W HOLANDJI.

Ostatnio powstało w Holandji nowe przedsiębiorstwo okrętowe pod nazwą: „De Trans Atlantische Scheepvaart Maatschappij", które zakupiło statek „Middelham Castle" o tonażu 4.534 t. gross i 2.900 n. t. r. od firmy Lancashire Shipping Company z Liverpool. Statek przechrzcono na „Delia".

W omawianem przedsiębiorstwie zainteresowani są oficerowie marynarki handlowej oraz marynarze. Podobna forma towarzystw żeglugowych, w których udział finansowy mają oficerowie, mechanicy i marynarze, pracujący na statkach towarzystwa, spotykaną była dotychczas jedynie we Włoszech, w Grecji oraz w państwach skandynawskich. Obecnie forma ta, nieznana dawniej w przedsiębiorstwach żeglugi dalekiej, zdaje się popularyzować nawet w Holandji, gdzie dotychczas jedynie małe statki przybrzeżne były czasem własnością załogi.

JAPOŃSKI PLAN DEMONTAŻU STATKÓW.

Japońska „Shipping Commission" zwróciła się do Japońskiego Departamentu Komunikacji z planem demontażu ca 1.000.000 ton statków japońskich. Komisja uważa, że równocześnie z demontażem należałoby przystąpić do budowy ca 330.000 ton nowych statków. Przedewszystkiem, zdaniem Komisji, należałoby zdemontować statki o pojemności powyżej 1.000 ton i które pływają już więcej niż 25 lat. Nowe statki miałyby mieć pojemność 2.000 ton każdy. Rząd zobowiąże się wypłacać przez trzy lata roczne subwencje w kwocie 5.000.000 yen. Ponadto rząd ma wypłacić, jako subsydjum 70 yen od tony zdemontowanej każdemu armatorowi, który zobowiąże się wybudować nowe statki w wysokości 1|3 tonażu przez niego zdemontowanego.

OBROTY TOWAROWE W PORTACH WŁOSKICH.

Według danych włoskiego Instytutu Statystycznego (Institute Centrale di Statistica) w pierwszych siedmiu miesiącach b. r. przeszło przez porty włoskie 17.724.000 ton towarów (eksport i import), z czego przewieziono statkami włoskiemi 61,7%. W tym samym okresie roku ubiegłego przeszło przez porty włoskie 19.134.000 ton towarów, z czego przewieziono na statkach włoskich 71,5%.

ROSYJSKI WĘGIEL I ŻELAZO DLA WŁOCH.

W ostatnim tygodniu zafrachtowano kilka statków z Moriopol'u do Włoch Zachodnich. I tak zafrachtowano dwa statki o pojemności 5,000 ton każdy po stawce 7/— sh 3 do 7/— sh $4^1/_2$ d. Były to stawki główni na węgiel. Za przewóz manganezu z Poti do Włoch Zachodnich płacono 8/— sh $1^1/_2$ d. przy statku 7.500 tonowym.

RUCH STATKÓW W TALLINIE.

W sierpniu weszło do portu tallińskiego 143 statków o pojemności 103.085 ton netto, z czego 87 statków o pojemności 43.960 ton było załadowanych, a 56 statków o pojemności 59.098 ton było w balaście. Opuściło zaś port 141 statków o pojemności 102.605 ton, z czego 79 stat-

ków o pojemności 47.112 ton było załadowanych, a 62 statków o pojemności 55.493 ton było w balaście.

SZWECKIE DRZEWO DLA ANGLJI.

W ostatnim tygodniu w dalszym ciągu zawierano kontrakty na drzewo w Szwecji dla Anglji. Stawki na linji Sundswall—Londyn wynosiły 32/ sh 6 d. przy przewozie 775 i 685 standartów. Z Hernösand do Londynu płacono 32/ sh 6 d, i 37/ sh 6 d. przy 710 standartach, z Pitea do Londynu płacono 33/ sh 6 d, przy 925 standartach.

ANGIELSKI WĘGIEL DLA FINLANDJI

W bieżącym miesiącu wzmógł się eksport węgla angielskiego do Finlandji, Norwegji, Danji i Szwecji. Do Helsingforsu przy 4.000 tonowym statku płacono 4/ sh, do Kotka przy 1.100 tonowym statku płacono 4/ sh $7\frac{1}{2}$ d.

SPRAWA DEMONTAŻU STATKÓW NIEMIECKICH.

Jak już donosiliśmy w poprzednich numerach „Biuletynu" ustalił rząd niemiecki plan, według którego ma być zdemontowanych ca 400.000 tonażu niemieckiego. W celu usprawnienia tej akcji została powołana do życia specjalna instytucja, a mianowicie „Reederei Treuhandgesellschaft m. b. H." W skład dyrekcji tej instytucji wchodzą dyrektorzy stoczni niemieckich, jako osoby najbardziej zainteresowane demontażem.

RUCH PORTOWY W BREMIE.

W miesiącu sierpniu przeszło przez port bremeński 676.033 N. T. R. co oznacza zwyżkę w porównaniu z poprzednim miesiącem o 750 N. R. T. Również obroty pięciu największych portów wezerskich wzrosły i wynosiły w miesiącu sierpniu 392.900 N. R. T.; oznacza to w porównaniu z poprzednim miesiącem zwyżkę o ca 13%.

AMERYKAŃSKI PLAN DEMONTAŻU STATKÓW.

Według oświadczeń „United States Shipping Board" postanowiono zdemontować 124 statki amerykańskie o pojemności 1.054.000 ton. Będzie to rekordowa operacja, uwzględniając nawet demontaż H. Forda w 1927 roku, kiedy to zdemontowano 199 statków o pojemności 813.820 ton.

Należy spodziewać się, że w niedługim czasie inne państwa, idąc śladem Stanów Zjednoczonych i Niemiec, również przeprowadzą demontaż pewnej części unieruchomionych statków i przyczynią się w ten sposób do poprawy sytuacji w żegludze morskiej.

NOWY STATEK WŁOSKI „REX".

27 września udał się w pierwszą swoją podróż luksusowy statek „Rex". Długość tego nowego „transatlantyku" wynosi 880 stóp, tonaż zaś 50.000 ton brutto. Na statku znajduje się 378 kabin I-szej klasy, 378 kabin specjalnej klasy, 310 kabin turystycznych i 866 kabin III-ciej klasy.

BUDOWA NOWYCH STATKÓW ROSYJSKICH W DANJI.

Rząd sowiecki zamówił w duńskiej firmie Burmeister Wain, Kopenhaga 4 statki o pojemności 2.000 ton każdy. Statki te będą zaopatrzone w urządzenia chłodnicze dla przewozu między innemi ryb. Ogólne koszta budowy tych statków wynoszą 4 milj. koron duńskich tj. 207.788 £ szterlingów. Ponieważ statki te są budowane na kredyt, rząd duński gwarantuje 84,25% tej transakcji t. zn. kwotę 175.067 £. sterling.—

RUCH STATKÓW W BERGEN.

W pierwszem półroczu br. przeszło przez port w Bergen 16.219 statków o pojemności 2.342.865 ton netto, podczas gdy w tym samym okresie ub. r. przeszło przez port w Bergen 15.304 statków o pojemności 2.195.063 ton netto.

RUCH STATKÓW W KANALE KILOŃSKIM

W sierpniu br. przeszło przez kanał w Kilonji 4.001 statków o pojemności 1.137.893 ton netto, co oznacza w porównaniu z poprzednim miesiącem spadek o 6,61%.

STAWKI FRACHTOWE W SIERPNIU.

Wskaźnik liczbowy stawek frachtowych morskich w sierpniu br. wykazuje w porównaniu z lipcem br. zwyżkę o 4,74%, lecz spadek o 6,38% w porównaniu z sierpniem ub. r.

Jeżeli weźmiemy za rok 1913 stawkę 100 to otrzymamy za miesiąc sierpień br. stawkę 74.66. Z powyższego można sobie zdać sprawę w jak ciężkich warunkach pracują armatorzy, jeżeli się zważy, że koszta eksploatacji statków w porównaniu z przed wojną wzrosły o ca 50%.

NOWY OLBRZYM FRANCUSKI.

29 października br. będzie spuszczony na wodę nowy luksusowy statek francuski „Ile de France", mający pojemność 75.000 ton. Statek zbudowany w stoczniach Saint Nazaire na koszt towarzystwa okrętowego „Cie Générale Transatlantique", będzie kursował na linji Le Havre — New York.

WIADOMOŚCI CELNE EKSPORTOWE I IMPORTOWE.

W SPRAWIE ODPRAWY TOWARÓW ZA CŁEM ULGOWEM.

W związku z trudnościami, jakie zachodzą przy odprawie towarów kolonjalnych i owoców południowych za cłem ulgowem, Izba Przemysłowo Handlowa zwraca uwagę P. T. importerom, aby w podaniach, wnoszonych do Ministerstwa Skarbu, o udzielenie zezwolenia na przywóz wyżej wymienionych towarów za cłem ulgowem, podawano, obok kraju pochodzenia towaru, kraj względnie port, w którym towar zostanie przeładowany, idąc z miejsca załadowania lub pochodzenia do Gdyni. Zachodzą bowiem wypadki, że importerzy, wnosząc podania o przywóz odnośnych towarów wymieniają tylko kraj, w którym towar będzie przeładowany w drodze do Gdyni. Stwarza to nieporozumienia co do rzeczywistego kraju pochodzenia i w tych wypadkach Urząd Celny, jak również wyższe instancje stoją na stanowisku, że ulga celna może być przyznana tylko wówczas, o ile towar pochodzi z wolnego obrotu w kraju, skąd został załadowany do Gdyni.

WIADOMOŚCI Z RYNKU BEKONOWEGO.

Ostatnie notowania cen bekonów na giełdzie londyńskiej w dniu 30 września wykazywały znaczne wahania w porównaniu z tygodniem poprzednim.

Notowano w shl. za 1 cwt.:

za bekon irlandzki	67 — 82
„ „ kanadyjski	60
„ „ duński	59 — 62
„ „ holenderski	46 — 52

„ „	estoński	51 — 52
„ „	łotewski	51 — 52
„ „	litewski	46 — 51
„ „	szwedzki	59 — 60
„ „	polski	44 — 49

Ceny bekonów wszystkich gatunków spadły w tygodniu sprawozdawczym o 6 sh, jedynie bekon irlandzki pozostał bez zmiany.

Ubój duński za czas od 24 do 30 września wyniósł 139.108 sztuk. czyli zwiększył się o przeszło 5000 sztuk w porównaniu z poprzednim tygodniem.

Ubój holenderski w tym samym okresie wynosił 35.398 szt., szwedzki 7.117 szt. litewski 7.490 szt.

Ubój polski za czas od 26 września do 1 października rb. wyniósł 19.451 sztuk, co w porównaniu z poprzednim tygodniem wykazuje spadek, wynoszący ca 6.500 sztuk.

Z Polski wysłano do Anglji w dniu 21/23 września br. ogółem 12.004 balotów, z których 9.643 bal. dostarczono do Londynu.

Znaczna zniżka cen w ostatnich notowaniach spowodowana została dużemi ubojami, przy jednoczesnem zmniejszeniu konsumpcji.

CŁA NA JAJA W ANGLJI.

W sprawie zamierzonego wprowadzenia cła importowego od jaj w Anglji, Izba Przemysłowo-Handlowa komunikuje, że cło to ma być wprowadzone w najbliższym czasie, niezależnie od zobowiązań ottawskich. Cło pobierane będzie nie ad valorem, ale od wagi a mianowicie:

za 120 jaj od wagi do 14 funtów . . . 1 szyl.
„ „ „ „ „ od 14 do 17 funtów . 1 szyl. 6 pens.
„ „ „ „ „ ponad 17 funtów . . 1 szyl. 9 pens.

Wobec małej wagi jaj polskich, cło powyższe będzie prawie prohibicyjne.

ZWROT CEŁ PRZY WYWOZIE ZBÓŻ, PRODUKTÓW PRZEMIAŁU I SŁODU.

Rozporządzenie Ministrów Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych z dnia 26 września 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 81/1932, poz. 716) w sprawie zwrotu ceł przy wywozie zbóż, produktów przemiału i słodu, zarządza co następuje:

§ 1. Przy wywozie zagranicę standaryzowanych: zbóż, produktów przemiału i słodu, wytworzonych w kraju, przyznaje się zwrot ceł, uiszczonych za sprowadzane z zagranicy i zużyte do wytwarzania tych towarów nawozy, materjały pomocnicze i urządzenia, według następujących norm:

1) za 100 kg. jęczmienia „ 2,—
2) za 100 kg. żyta i pszenicy „ 6,—
3) za 100 kg. mąki (poz. tar. celnej przywozowej 3. p. *1.*):
   a) pełnej (bez zawartości otrąb) „ 10,—
   b) innej (śrutowej, półśrutowej, pośledniej itp.) „ 8,—
4) za 100 kg. kaszy jęczmiennej (poz. tar. celnej przywozowej 3. p. 2 lit. a.) „ 12,—
5) za 100 kg. słodu (poz. tar. celnej przywozowej 3. p. 3.) „ 3,

§ 2. Postanowienie wymienione w § *1.* niniejszego rozporządzenia nie ma zastosowania do jęczmienia, żyta i pszenicy, wyproduktowanych w polskiej części Górnego Śląska na wywożonych do niemieckiej cześci Górnego Śląska w myśl postanowieńart. 218. Polsko Niemieckiej Konwencji Górno-Sląskiej, zawartej w Genewie dnia 15 maja 1922 r. (Dz. U R. P. Nr. 44, poz. 371).

§ 3. Zwrot cła z tytułu wymienionego w § *1.* niniejszego rozporządzenia uskutecznia się na podstawie kwitów wywozowych wystawionych każdorazowo przez upoważnione do tego urzędy celne, po stwierdzeniu wywozu towarów zagranicę, na mocy zaświadczeń Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

§ 4. Kwity wywozowe opiewają na okaziciela, ważne są w przeciągu miesiąca od daty ich wystawienia i służą do otrzymania w gotówce przyznanego zwrotu cła. Do wypłaty tegoż upoważnione są urzędy celne w Warszawie, Poznaniu i Lwowie.

§ 5. Wykaz organizacyj eksportowych, uprawnionych do otrzymywania i wydawania zaświadczeń wymienionych w § 3., ustala Minister Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrem Skarbu oraz Ministrem Rolnictwa i Reform Rolnych i ogłasza w Dzienniku Urzędowym „Monitor Polski".

§ 6. Rozporzadzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 grudnia 1932 r z wyjątkiem postanowień, zawartych w tem rozporządzeniu, w sprawie zwrotu cła przy wywozie jęczmienia, które to postanowienia wchodą w życie z dnia 1 stycznia 1933 r. Niniejsze rozporządzenie obowiązuje aż do odwołania, przyczem rozporządzenie odwołujące zostanie ogłoszone przynajmniej na miesiące przed wygaśnięciem terminu obowiazywania niniejszego ozporządzenia.

r Z dniem 1. grudnia 1932 r. tracą moc obowiązującą rozporządzenia: z dnia 29 września 1930 r. (Dz. U. R. P. Nr. 70. poz. 557) i z dnia 15 stycznia 1931 r. (Dz. U. R. P. Nr. 18, poz. 100). z wyjątkiem postanowień, zawartych w tych rozporządzeniach, w sprawie zwrotu cła przy wywozie jęczmienia, które to postanowienia tracą moc obowiązującą z dniem 1 stycznia 1932 r.

ORZECZNICTWO NAJWYŻSZEGO TRYBUNAŁU ADMINISTRACYJNEGO W SPRAWACH CELNYCH.

Najwyższy Trybunał Administracyjny orzekł co następuje: „Przepiu § 9 rozp. wyk. Ministra Skarbu do ustawy o p. p. p., iż fakt wywozs zagranicę wszelkiego rodzaju gotowych wyrobów i półfabrykatów winien być udowodniony deklaracjami celnemi, względnie ich odpisami nie jest sprzeczny z postanowieniem art. 3 p. 15 danej ustawy o p. p. p. z dnia 15.7. 1925 poz. 550|25 Dz. Ust., lecz nie pozbawia płatnika prawa przedstawienia innych dowodów w tych wypadkach, w których udowodnienie deklaracjami celnemi jest płatnikowi z uzasadnionych powodów niemożliwem"—

ZMIANA W TARYFIE CELNEJ.

W Dzienniku Ustaw Nr. 78, poz. 697 ukazało się rozporządzenie Ministrów: Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych z dnia 8 września 1932 r. w sprawie częściowej zmiany taryfy celnej:

„Na podstawie art. 7 punkt 1 ustawy z dnia 31 lipca 1924 r. w przedmiocie uregulowania stosunków celnych (Dz. U. R. P. Nr. 80, poz. 777) zarządza się co następuje:

§ 1. Pozycja 36 taryfy celnej z dnia 26 czerwca 1924 r. (Dz. U. R. P. Nr. 54, poz. 540) otrzymuje brzmienie następujące, przyczem stawki celne rozumieją się w nowej jednostce pieniężnej (Dz. U. R. P. z 1928 r. Nr .26 poz. 241)

Pozycja taryfy celnej	Nazwa towaru	Cło od 100 kg zł.
36	Masło krowie i owcze	200

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia. Nie dotyczy ono towarów nadanych do bezpośredniego przewozu do polskiego obszaru celnego najpóźniej w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, o ile towary te będą zgłoszone do odprawy celnej w ciągu dni 14 od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia."

PRZYDZIAŁ DEWIZ W RUMUNJI.

W związku z częstemi zapytaniami eksporterów polskich w sprawie przydziału dewiz przez rumuński Bank Narodowy na uregulowanie należności naszych firm przez ich odbiorców rumuńskich, Radca Handlowy przy Poselstwie R. P. w Bukareszcie (str. Polona Nr. 27) donosi, że ze względu na niedostateczny zapas dewiz wspomniany bank przydziela je często z opóźnieniem i przy większych sumach na raty, co opóźnia regulowanie płatności, wykupywanie inkasa i t. p. Niemniej należy stwierdzić, że dewizy są przydzielane, aczkolwiek ze zwłoką i przy trudnościach, a dotychczas nie mieliśmy reklamacji z powodu zupełnej odmowy przydziału dewiz.

Skargi, jakie nadchodzą ze strony tutejszych importerów, pochodzą często stąd, że ci ostatni nie wypełnili wszystkich formalności względnie nie załączyli wszystkich po-

trzebnych dokumentów, wymaganych przez tutejszy Bank Narodowy, lub też nie urgują dość często załatwienia sprawy, co jest bezprzecznie kłopotliwem, aczkolwiek koniecznem.

Należy jednak mieć na względzie, że reglamentacja dewizowa, bywa wyzyskiwaną przez niektóre tutejsze firmy do niepłacenia względnie zwłoki w płaceniu swych długów zagranicznych. Tutejszy Radca Handlowy służy zawsze pomocą w wyjaśnieniu podobnych wypadków.

O ile Bank Narodowy, mimo załatwienia przez importera wszystkich formalności, zbyt długo przeciąga dany przydział dewiz, Radca Handlowy gotów jest do podjęcia interwencji. W tym celu należy by eksporter polski lub jego tutejszy przedstawiciel zakomunikował Radcy Handlowemu sprawę, podając wszelkie szczegóły potrzebne do interwencji (firmy eksportera, importera, przedstawiciela, banku w razie inkasa, rodzaj tranzakcji, terminy płatności, data i numer wniesienia podania do Banku Narodowego).

Spodziewać się należy, że wobec ożywienia sezonu eksportowego w jesieni r. b. i przypływu dewiz z zagranicy, sytuacja dewizowa Rumunji się polepszy i przydział zagranicznych środków płatniczych będzie łatwiejszy.

WPROWADZENIE SYSTEMU KONTYNGENTOWEGO W RUMUNJI.

Zamiary Rządu Rumuńskiego wprowadzenie polityki kontyngentowania importu parokrotnie, sygnalizowane, poczynają wchodzić na drogę realizacji.

Główny inicjator tej polityki, Minister Madgdaru, przedstawił ten problem na poufnem posiedzeniu Rady Związku Izby Przemysłowych i Handlowych, która w stosunku do projektu odniosła się przychylnie.

Według informacyj system kontyngentowy będzie wprowadzony stopniowo, przyczem uwzględnione będą interesy przemysłu rumuńskiego, który przedłoży Rządowi memorjał co do poszczególnych grup towarowych, jakie mają i mogą być objęte kontyngentami. Niezależnie od tego w najbliższym czasie ma Rząd wprowadzić pierwsze kontyngenty na fabrykaty i półfabrykaty metalurgiczne oraz tkaniny bawełniane, przyczem liczyć się należy, że nastąpi to w ciągu 2 -3 tygodni. Nadmienić należy, że koła gospodarcze liberalne odnoszą się do polityki kontyngentowej negatywnie, wychodząc z założenia, że Rumunja przy swym aktywnym bilansie handlowym, stosując system kontyngentowy może tylko stracić nadwyżkę eksportową.

Z uwagi na to, że Polska jest jednem z bardzo nielicznych państw, które posiadają z Rumunją bilans handlowy aktywny, tutejszy system kontyngentowy może się dla nas okazać bardzo niebezpiecznym, zwłaszcza w miarę obejmowania przez ten system głównych artykułów naszego eksportu i w razie stosowania kontyngentów w wązkich granicach rumuńskiego eksportu do Polski. Narazie najdotkliwiej odczują system kontyngentowy Czechosłowacja i Włochy (żelazo i tkaniny).

ULGA CELNA NA CELULOID.

Z dniem 22. września rb. wprowadzoną została na okres do 31-go grudnia rb. ulga celna na celuloid obrobiony, celuloid w blokach, płytach, arkuszach, prętach, rurach, nieobrobionych — chociażby szlifowanych, polerowanych, matowanych, sklejonych, z wyciśniętym wzorem, pokrytych lub przełożonych tkaninami. Ulgę celną udziela Ministerstwo Skarbu.

Za towar, który na podstawie odnośnego rozporządzenia mógłby korzystać z ulg celnych, lecz który zostanie oclony bez zastosowania ulg celnych, może być zwrócona różnica należności między cłem normalnem a ulgowem, o ile:

a) zostanie ustalona przez Urząd Celny tożsamość towaru przed wydaniem jego do wolnego obrotu, przyczem ustalenie tożsamości winno się odbyć przez wydzielenie prób w sposób przewidziany w postępowaniu celnem;

b) podanie o zastosowaniu ulgi celnej będzie złożone w przeciągu dni 30 od chwili ostatecznego ustalenia wyniku rewizji danego towaru.

Jeżeli petent wnosi o ulgę celną przed sprowadzeniem towaru, lecz ocli go za cłem normalnem, zanim zostanie wydane pozwolenie na ulgową odprawę celną, to w takich wypadkach zwrot różnicy cła może nastąpić naskutek podania petenta, złożonego w przeciągu 30 dni od chwili przyznania ulgi celnej wraz z deklaracją celną (kwitem celnym) oraz z dowodami, stwierdzającymi zgodnie z niniejszem rozporządzeniem tożsamość towaru,

ZMIANY W EGIPSKIEJ TARYFIE CELNEJ.

Izba Przemysłowo-Handlowa komunikuje, że w dniu 22 września 1932 r. zmieniono w Egipcie stawki celne na ryż, mąkę i przenicę. Rownocześnie wprowadzono opłatę akcyzową od ryżu łuszczonego. Teksty powyższych zmian są do przejrzenia w biurze Izby Przemysłowo-Handlowej.

STOSUNKI HANDLOWE Z FRANCJĄ.

Od dnia 1.X 1932 r. obowiązywać będą prowizorycznie w stosunkach z Francją postanowienia następujących artykułów Protokółu, podpisanego dnia 12 sierpnia 1932 r. w Paryżu:

Art. I.

Ustala się za wspólną zgodą, że ilość chmielu (Nr. 160 francuskiej taryfy celnej), pochodzącego i przychodzącego z polskiego obszaru celnego, a przywożonego do francuskiego obszaru celnego, zgodnie z postanowieniami dekretu z 8 pazdziernika 1931 r. (artykuł I-szy, uwaga a) za opłatą cła ulgowego, zostaje określona na 1.500 kwintali rocznie.

Art. II.

Ilość wosku ziemnego (ozokerytu) surowego lub oczyszczonego (Nr. 194 francuskiej taryfy celnej) pochodzącego i przychodzącego z polskiego obszaru a przywożonego do francuskiego obszaru celnego bez cła, zostaje określona na 1.500 kwintali rocznie.

Art. III.

Oddzielne części metalowe rowerów (poz. 173 p. 7 polskiej taryfy celnej) (w ilości 1.000 kwintali rocznie, pochodzące i przychodzące z francuskiego obszaru celnego będą mogły być przewiezione do polskiego obszaru celnego z zastosowaniem zniżki cła autonomicznego w wysokości 61 proc.

Art. IV.

Szale tiulowe, t. zw. „spanish", pochodzące i przychodzące z francuskiego obszaru celnego będą uważane przy ich przywozie do polskiego obszaru celnego jako tiule z jedwabiu sztucznego i wskutek tego opłacać będą cło według pozycyj 195 p. 4 polskiej taryfy celnej.

Art. V.

Wyroby toaletowe i biżuterja fantazyjna z żelaza lub innych metali i ich stopów, lekko pozłacane lub posrebrzane, w połączeniu z kamieniami niedrogocennemi lub z niedrogocennemi imitacjami kamieni drogocennych, lub w połączeniu z innemi materjałami wymienionemi w pozycji 215 p. 3. polskiej taryfy celnej, pochodzące i przychodzące z francuskiego obszaru celnego, zaopatrzone w świadectwa pochodzenia wystawione zgodnie z postanowieniami art. 11. Konwencji Handlowej francusko-polskiej z 24. kwietnia 1929 r. przez organa do tego we Francji powołane, będą zrównane przy przewozie ich do polskiego obszaru celnego z wyrobami czechosłowackiemi, t. zw. jabłonickiemi i opłacać będą wskutek tego cło stosowane do tych ostatnich.

Art. VI.

Naturalna woda mineralna „Evian" opłacać będzie przy przewozie do polskiego obszaru celnego cło przewidziane dla poz. 32. polskiej taryfy celnej ze zniżką 23,08 proc.

Art. VII.

Wysokość stawek celnych na linoleum (poz. 194 p. 1. polskiej taryfy celnej) nie będzie podwyższoną w czasie trwania niniejszego protokółu.

Art. VIII.

Podatek spożywczy pobrany przez Rząd Rzeczypospolitej Polskiej od win musujących (pozycja 28 p. 2 b. polskiej taryfy celnej) będzie obniżony z 8-miu złotych do 4-ch złotych od litra.

FAKTURY KONSULARNE NA TOWARY DO CHIN.

Izba Przemysłowo-Handlowa komunikuje że według informacji Ministerstwa Spraw Zagranicznych również Konsulat Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej w Gdańsku upoważniony jest do poświadczenia faktur konsularnych na towary, wysyłane do Chin.

KOMUNIKATY I INFORMACJE.

ZMIANY W ORGANIZACJI URZĘDÓW SKARBOWYCH AKCYZ I MONOPOLÓW W OKRĘGU IZBY SKARBOWEJ W GRUDZIĄDZU.

W dzienniku Ustaw nr. 76, poz. 687 ukazało się rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 18 sierpnia 1932 r. w sprawie zmian w organizacji urzędów skarbowych akcyz i monopolów państwowych w okręgu administracyjnym Izby Skarbowej w Grudziądzu, które poniżej przytaczamy:

„Na podstawie art. 4 i 15 ustawy z dnia 31 lipca 1919 r. o tymczasowej organizacji władz i urzędów skarbowych (Dz. U. R. P. Nr. 65, poz. 391) zarządzam co następuje:

§ 1. Istniejący w okręgu administracyjnym izby skarbowej w Grudziądzu urząd skarbowy akcyz i monopolów państwowych w Brodnicy znosi się, a jego agendy przekazuje się urzędowi skarbowemu akcyz i monopolów państwowych w Grudziądzu.

§ 2. Wyłącza się terytorjum powiatu świeckiego z okręgu urzędu skarbowego akcyz i monopolów państwowych w Grudziądzu, a agendy tegoż urzędu odnośnie powiatu świeckiego przekazuje się urzędowi skarbowemu akcyz i monopolów państwowych w Toruniu.

§ 3. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 października 1932 r.“

PODATKI PŁATNE W PAŹDZIERNIKU.

Izba Przemysłowo-Handlowa przypomina płatnikom podatków bezpośrednich, że w miesiącu październiku b. r. płatne są następujące podatki:

1) Do 15 października br. państwowy podatek przemysłowy od osiągniętego obrotu w wrześniu br. przez przedsiębiorstwa handlowe I i II kategorji i przedsiębiorstwa od I do V kategorji, prowadzące prawidłowe księgi handlowe oraz przez przedsiębiorstwa sprawozdawcze.

W tymże samym terminie uiszczają producenci żarówek elektrycznych opłatę od żarówek elektrycznych w wysokości 20 gr. od żarówki sprzedanej na rynku wewnętrznym w wrześniu br.

2) Do 15 października br. zryczałtowany podatek od obrotu przemysłowego dla drobnych przedsiębiorstw w wysokości kwot wymienionych w doręczonych nakazach płatniczych.

3) Podatek dochodowy od uposażeń służbowych, emerytur i wynagrodzeń za najemną pracę w terminie do dni 7 po dokonaniu potrącenia podatku.

4) Do 1 listopada br. państwowy podatek dochodowy w wysokości różnicy między kwotą podatku wymierzonego na r. 1932 (wymienionej w doręczonych nakazach płatniczych) a kwotą podatku zapłaconego w terminie do dnia 1 maja br.

5) Do 15 października br. zaliczka miesięczna na poczet nadzwyczajnego podatku od dochodu, osiągniętego przez notarjuszy (rejentów), pisarzy hipotecznych i komorników w miesiącu wrześniu br.

6) Do 5 października br. podatek od energji elektrycznej, pobrany przez sprzedawców energji elektrycznej w czasie od 16 — 30 września br. do 20 października br. — tenże podatek pobrany przez sprzedawcę energji elektrycznej w ciągu pierwszych 15 dni września br.

7) Do 15 października br. rata państwowego podatku gruntowego za r. 1932.

8) Do 31 października br. opłaty od schowków (safesów) pobrane przez przedsiębiorstwa, dające w najem schowki w wrześniu. br.

Nadto płatne są w październiku zaległości odroczone na raty z terminem płatności w październiku br. tudzież podatki, na które płatnicy otrzymali nakazy płatnicze również z terminem płatności w tym miesiącu.

PLACÓWKA POLSKA W KURYTYBIE

Polacy brazylijscy powołali do życia w Kurytybie instytucję handlową p. n. „Tow. Handlowe Polsko-Brazylijskie". Placówka ta ma na celu rozwinięcie stosunków handlowych między Polską a Brazylją, ku czemu istnieją bardzo wielkie możliwości. Bliższych informacyj udziela Izba Handlowa Polsko-Brazylijska, Warszawa, Krakowskie Przedmieście 58 I, oraz wszystkie Izby Przemysłowo-Handlowe R. P.

TARGI I WYSTAWY

POLSKIE BIURO CENTRALNE DLA WYSTAW I TARGÓW EUROPEJSKICH.

Biuro Izby podaje do wiadomości zainteresowanym sferom swego okręgu o powołaniu do życia powyższej instytucji, która ma za cel propagandę wystaw i targów krajowych i zagranicznych. Adres tego Biura jest: Drukarnia L. Misiak, Poznań, Babińskiego 3.

KONKURS NOŚNOŚCI KUR.

Z początkiem listopada br. urządza Centralny Komitet do spraw hodowli drobiu w Polsce (Warszawa, Kopernika 30) ogólnokrajowy konkurs nośności kur w Rembkowie.

Konkurs ma trwać 11 miesięcy i ma na celu sprawdzenie postępu w dziedzinie pracy poszczególnych hodowców. Przewidziane są liczne nagrody honorowe i pamiątkowe. Bliższych informacyj udziela Biuro Izby P.-H., względnie wymienione Towarzystwo.

MIĘDZYNARODOWE TARGI W BRUKSELI.

W kwietniu 1933 r. otwarte zostaną w Brukseli Międzynarodowe Targi, na które Polska otrzymała oficjalne zaproszenie do wzięcia w nich udziału.

Podając powyższe do wiadomości sferom zainteresowanym Izba nadmienia, że udział przemysłu polskiego na organizowanych Targach posiada doniosłe znaczenie praktyczne. Duże możliwości zbytu na tamt. rynku winny odegrać rolę decydującą w omawianej kwestji. Bliższych informacyj udziela Biuro Izby.

MIĘDZYNARODOWE TARGI PRÓBEK W SAO PAULO.

Założona przed paru laty w Sao Paulo „Izba Handlu Importowego" (Camara do Commercio Importador — rua Libero Badaro 30,5 and. —), która skupia wszystkich poważniejszych importerów w mieście Sao Paulo i ma na celu obronę interesów tych sfer wobec czynników rządowych, prowadzi od dłuższego czasu energiczną kampanję przeciwko nadmiernemu obciążeniu celnemu różnych artykułów importowych i utrudnianiu przez przepisy i formalności celno-importowe normalnego rozwoju handlu importowego. Kampanja ta przejawia się w licznych wystąpieniach w formie rzeczowych i udokumentowanych memorjałów do władz rządowych, głównie do rządu Federalnego i w formie akcji prasowej rozwijanej na łamach prasy saopaulitańskiej.

Ostatnią z inicjatywy tej Izby jest przystąpienie do organizacji specjalnych Międzynarodowych Targów Próbek w mieście Sao Paulo, w których mogą uczestniczyć producenci wszystkich krajów i które, oprócz celów czysto handlowych, mają również służyć do wykazania czynnikom rządowym, jak dalece jest jeszcze Brazylja uzależniona od importu zagranicznego. Nie będą to jednak targi w ścisłem tego słowa znaczeniu, lecz raczej wystawa próbek z dokładnemi informacjami o cenach fob. fabryk, fob port załadowania, cif.

Santos, o stawkach celnych i innych opłatach importowych w celu zorjentowania każdego zwiedzającego, jak się przedstawia kalkulacja importu poszczególnych artykułów. Pierwsze tego rodzaju Targi mają być otwarte w listopadzie rb. i trwać do stycznia 1933 r.

Izba rozsyłając zaproszenia do różnych przedsiębiorstw, instytucyj i placówek zagranicznych zwróciła się również z prośbą o poinformowanie zainteresowanych sfer w Polsce.

Warunki udziału w Targach są następujące:

wpisowe	200 milrejsów	
stoiska zbiorowe	100 „	za 1 m2
„ oddzielne	150 „	„
„ na wolnem powietrzu	50 „	„

Pozostałe warunki udziału w Targach nie różnią się zasadniczo od warunków podobnych instytucyj.

Brazylijskie Towarzystwo Okrętowe „Lloyd Brazylijski" przyznał 50 proc. zniżki na przewóz eksponatów na targi, a 40 i 30 proc. zniżki cen biletów okrętowych. Należy nadmienić, że wspomniane Tow. Okrętowe utrzymuje regularną komunikację towarową z Gdynią a pasażersko-towarową z Hamburgiem.

TEGOROCZNE TARGI LEWANTYŃSKIE

Tegoroczne Targi Lewantyńskie, odbyte w czasie od 7-go kwietnia do 9 maja br były 5 z rzędu imprezą tego rodzaju, urządzoną w Tel-Aviwie. Podczas gdy pierwsze trzy targi t. zw. „Palestine Near East Exhibition and Fair" posiadały charakter raczej lokalny, IV. Targi odbyte na wiosnę 1929 r. (od 7. IV. do 6. V.), zanotować mogły stosunkowo dość znaczny udział firm zagranicznych, w liczbie 121. Wysokość dokonanych transakcyj handlowych wyniosło około 80.000 £., liczba zaś zwiedzających — ok. 120.000 osób.

Komitet Organizacyjny okazał dużą ruchliwość i rozmach. Zagranicą utworzone zostały stałe i honorowe biura Targów Lewantyńskich, uzyskano od szeregu państw i towarzystw, okrętowych zniżki cen biletów kolejowych i okrętowych. Rozwinięto systematyczną propagandę prasową i ogłoszeniową, wysłano tysiące broszur i prospektów, nie szczędząc trudu i kosztów, by zapewnić Targom powodzenie.

W samej rzeczy udział wystawców zagranicznych w tegorocznych Targach, prawie siedmiokrotnie przewyższył liczbę wystawców zagranicznych w 1929 r. Liczba bowiem firm zagranicznych, biorących udział w Targach Lewantyńskich wyniosła 822 (w 1929 r. jak podano wyżej 221 f.).

Własne pawilony wybudowały następujące państwa: Cypr, Egipt, Łotwa, Rumunja, Rosja Sowiecka i Syrja. Ponadto firmy angielskie, przy wydatnem poparciu Departamentu dla Handlu Zagranicznego (Overseas Trade Departament) w Londynie, urządziły własny pawilon. Oficjalne kioski wybudowały: Bułgarja, Szwajcarja oraz włoskie tow. podróży ENIT.

Ilość firm zagranicznych, uczestniczących w Targach Lewantyńskich, wyniosła 821 z czego na Polskę przypadło 47 firm, przez co Polska załęła 5 miejsce po Niemczech, Anglji, Cyprze i Rumunji (na ogólną liczbę 22 państw).

Pawilon polski, wybudowany za inicjatywą Polsko-Palestyńskiej Izby Handlowej w Warszawie i jej siostrzanej instytucji w Tel-Aviwie, przy wydatnem poparciu ze strony Konsulatu Gen. R. P. obejmował 41 firm polskich. Mimo naogół skromnego wyglądu, cieszył się pawilon polski największą frekwencją, co w pierwszym rzędzie przypisać należy dużemu zainteresowaniu ze strony zwiedzających. których poważny odsetek stanowili żydzi polscy, zamieszkali w Palestynie oraz uczestnicy wycieczek z Polski.

Przy rozdzielaniu nagród pawilon polski otrzymał dyplom. Ponadto jury Targów przyznało 3 medale złote (f-mie Bracia Konopaccy, Polsko-Palestyńskiej i Palestyńsko-Polskiej Izbie Handlowej), 10 medali srebrnych oraz 4 dyplomy.

Co się tyczy eksponatów polskich, to zauważyć należy, iż kupcy miejscowi interesowali się głównie dyktami, rurami, przędzą ze sztucznego jedwabiu, manufakturą itd. Zawarto też kilka tranzakcyj handlowych o charakterze próbnym na sumę kilku tysięcy funtów.

Naogół należy uważać tegoroczne Targi Lewantyńskie za imprezę udaną. Cechowały ją pewien rozmach, właściwe ujęcie zadania przez organizatorów oraz sprawność o wiele większa, aniżeli w latach ubiegłych. Cyfra zwiedzających w porównaniu z Targami w 1929 r. powiększyła się przeszło w dwójnasób, bo wyniosła około 285.000 osób, wysokość zaś dokonanych tranzakcyj handlowych określono kwotą 175.000 funtów.

Nadmienić należy, że społeczeństwo arabskie w Palestynie zbojkotowało Targi Lewantyńskie, jako imprezę żydowską o charakterze propagandy prosjonistycznej. Mimo to, z punktu widzenia gospodarczego i propagandy ekonomicznej, tegoroczne Targi Lewantyńskie odniosły bezsprzecznie duży sukces.

PRZEGLĄD USTAWODAWSTWA GOSPODARCZEGO.

Dz. U. R. P. Nr. 76, poz. 686. Rozporządzenie Ministrów: Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych z dnia 17 sierpnia 1932 r. w sprawie częściowej zmiany taryfy celnej.

Dz. U. R. P. Nr. 76. poz. 687. Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 18 sierpnia 1932 r. w sprawie zmian w organizacji urzędów skarbowych akcys i monopoli państwowych w okręgu administracyjnym izby skarbowej w Grudziądzu.

Dz. U. R. P. Nr. 77, poz. 690. Rozporządzenia Ministra Opieki Społecznej w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu z dnia 10 sierpnia 1932 r. w sprawie pracy w nocy oraz w niedzielę i dni świąteczne w drukarniach i zakładach graficznych.

Dz. U. R. P. Nr. 77, poz. 691. Rozporządzenie Ministra Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych z dnia 15 sierpnia 1932 r. w sprawie wyznaczenia prowizorycznych kontyngentów cukru na czas od 1. X. 1932 r. do 30. IX. 1933 r.

Dz. U. R. P. Nr. 77, poz. 692. Rozporządzenie Ministra Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych z dnia 3 września 1932 r. o uldze celnej na śledzie w sosie.

Dz. U. R. P. Nr. 77, poz. 694. Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 2 września 1932 r. o zmianach w rozporządzeniu z dnia 29 października 1932 r. w przedmiocie budowy, ustawiania i dozoru kotłów parowych na statkach.

Dz. U. R. P. Nr. 78, poz. 695. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 31 sierpnia 1932 r. wydane w porozumieniu z Ministrami Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych o przemiale żyta.

Dz. U. R. P. Nr. 78, poz. 696. Rozporządzenie Ministra Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych z dnia 31 sierpnia 1932 r. o uldze celnej na celuloid.

Dz. U. R. P. Nr. 78, poz. 697. Rozporządzenie Ministra Skarbu Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych z dnia 8 września 1932 r. w sprawie częściowej zmiany taryfy celnej.

Dz. U. R. P. Nr. 78. poz. 698. Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 3 września 1932 r. wydane w porozumieniu z Min. Przemysłu i Handlu oraz z Ministrem Rolnictwa i Reform Rolnych o ustalenie ceny

spirytusu skażonego ogólnym środkiem skażającym (denaturatu) oraz nieoczyszczonego spirytusu skażonego, przeznaczonego do celów napędowych.

Dz. U. R. P. Nr. 79. poz. 703. Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 21 września 1932 r. w sprawie poboru scalonego podatku przemysłowego od cukru.

Dz. U. R. P. Nr. 79, poz. 704. Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 23 września 1932 r. o ustaleniu kosztów własnych, opłaty monopolowej oraz cen sprzedażnych spirytusu na cele konsumcyjne i wyrobów Państwowego Monopolu Spirytusowego.

Dz. U. R. P. Nr. 79, poz. 705. Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 22 września 1932 r. o ustaleniu opłaty monopolowej oraz ceny sprzedażnej spirytusu do wyrobu galenowych środków leczniczych i specyfików farmaceutycznych, dla aptek, szpitali, na cele laboratoryjne, do celów dezynfekcyjnych i do wyrobu alkoholu absolutnego.

Dz. U. R. P. Nr. 80, poz. 707. Rozporządzenie Ministra Poczt i Telegrafów z dnia 19 września 1932 r. o wprowadzeniu w obieg druku w sprawach żywnościowych ze znaczkiem opłaty pocztowej wartości 5 gr. nowej edycji.

Dz. U. R. P. Nr. 80, poz. 708. Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 21 września 1932 r. o warunkach zwalniania od podatku cukru przeznaczonego do produkcji przemysłowej środków spożywczych podlegających z mocy innych przepisów prawnych podatkom spożywczym.

Dz. U. R. P. Nr. 80, poz. 709. Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 21 września 1931 r. w sprawie uregulowania ceny cukru.

Dz. U. R. P. Nr. 80, poz. 710. Rozporządzenie Ministra Skarbu z dniem 21 września 1932 r. o uzupełnieniu taryfy na wyroby tytoniowe.

Dz. U. R. P. Nr. 81, poz. 716. Rozporządzenie Ministra Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych z dnia 26 września 1932 r. w sprawie zwrotu ceł przy wywozie zbóż, produktów przemiału i słodu.

Dz. U. R. P. Nr. 82, poz. 718. Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 4 września 1932 r. wydane w porozumieniu z Ministrami Spraw Wewnętrznych i Sprawiedliwości w sprawie umarzania pożyczek na odbudowę.

Dz. U. R. P. Nr. 82, poz. 719. Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 30 września 1932 r. o zmianie rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 8 kwietnia 1932 r. o ustaleniu taryfy na wyroby tytoniowe.

Dz. U. R. P. Nr. 82, poz. 720. Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 30 września 1932 r. w sprawie obniżenia stawki podatku spożywczego od win musujących.

Dz. U. R. P. Nr. 82, poz. 722. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 20 września 1932 r. o zmianie rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 29 października 1929 r. o uregulowaniu cen przetworów zbóż chlebowych, mięsa i jego przetworów oraz cegły.

Firmy portowe,

upoważnione do załatwiania formalności celnych w porcie gdyńskim.

1. American Scantic Line, Gdynia-Port, tel. 1731, 1732.
2. Chłodnia i Składy Portowe, Gdynia-Port. tel. 1539, 1575.
3. Warszawskie Towarzystwo Transportowe, ul. Świętojańska, tel. 1331, 1350.
4. „Warta“, Tow. Ekspedycyjne, Spółka z ogr. odp. Gdynia-Port, tel. 1290, 1219.
5. „Atlantic“, Gdynia, ul. Portowa. tel. 1617. 1809.
6. „Pantarei“, Powszechne Zakłady Magazynowe i Transportowe, Sp. Akc., Gdynia-Port, tel. 1636, 1637.
7. Schenker i Spółka — Międzynarodowe Transporty, Gdynia, ulica Starowiejska, tel. 1823, 1909. (Centrala Warszawa).
8. C. Hartwig, Gdynia, ul. Portowa. tel. 1230, 1231 (Centrala Poznań).
9. Północne Towarzystwo Transportowe i Ekspedycyjne Sp. Akc., Gdynia-Port, tel. 1261. (Centrala Warszawa).
10. Polski Lloyd Sp. Akc. Gdynia, ul. Świętojańska, tel. 1432. (Centrala Warszawa).
11. Juljusz Hermann i Spółka, tel. 1258. (Centrala Warszawa).
12. Ekspedblok Dom Ekspedycyjno-Transportowy. Gdynia, ulica Swiętojańska, dom Łończuka, tel. 1262. (Centrala Warszawa).
13. Minkiewicz Tadeusz, Dom Handlowo-Ekspedycyjny, Gdynia.